



АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 24 повестки дня.

Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации

СОБЛЮДЕНИЕ СТАНДАРТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКИ ПРИЛОЖЕНИЯ 13 К ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ

(Представлено Иорданией от имени государств – членов Арабской организации гражданской авиации²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе рассматриваются проблемы, связанные с переводом и регуляторными концепциями при разработке некоторых инструктивных материалов, с целью содействия их точному внедрению и предотвращения непонимания или неправильного применения в стремлении достичь максимально возможного уровня соблюдения требований, установленных Приложением 13 к Чикагской конвенции.

В документе также упоминаются существующие проблемы при внедрении новых требований, введенных в Приложении 13, которые касаются независимости международного расследования авиационных происшествий, путем помещения процесса в международные и реалистичные рамки, соразмерные масштабу и сложности авиационного сектора в государствах-членах. Таким образом, соответствующий инструктивный материал следует переориентировать для достижения максимально возможного уровня независимости международных расследований авиационных происшествий, а не предполагать единообразие между организациями без гарантии независимости процесса расследования.

В документе рассматриваются две основные темы, влияющие на применение SARPS Приложения 13 к Чикагской конвенции, а именно:

1. точность перевода технических терминов в арабской версии Приложения и проблемы понимания в результате неточного перевода в контексте применения положений Приложения и отражения соответствующих терминов в национальном законодательстве;
2. независимость полномочных органов по расследованию авиационных происшествий с учетом существующих различий между различными организационными моделями, принятыми в государствах-членах.

¹ Вариант документа на арабском языке предоставлен АСАО.

² Алжир, Бахрейн, Джибути, Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Катар, Коморские Острова, Кувейт, Ливан, Ливия, Мавритания, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Палестина, Саудовская Аравия, Сирийская Арабская Республика, Сомали, Судан, Тунис.

Действия: Ассамблее предлагается: a) провести всесторонний обзор арабского перевода Приложения 13, обеспечивая согласованность юридических терминов для гарантии точного применения, в координации с Арабской организацией гражданской авиации; b) провести обзор инструктивного материала, выпущенного ИКАО, подчеркивая необходимость опираться на фактологические данные и примеры перед направлением выводов государствам-членам; c) предложить принятие гибкой формулы для независимости полномочных органов по расследованию происшествий в гражданской авиации, которая учитывает различия в государственных и институциональных структурах и позволяет государствам выбирать наиболее подходящую структуру для своего авиационного сектора, с целью гарантировать независимость процесса расследования.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями <i>"Каждый полет является безопасным и надежным"</i> и <i>"Конвенции и другие договоры, законы и правила в сфере международной гражданской авиации позволяют ответить на все вызовы"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Нет
<i>Справочный материал</i>	Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i> Дос 9756, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Чикагская конвенция о международной гражданской авиации направлена на регулирование мировой гражданской авиации и обеспечение ее безопасного и упорядоченного развития. Приложения к Конвенции являются важным инструментом для достижения этой цели, поскольку они содержат Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), призванные повышать безопасность полетов, авиационную безопасность и эффективность аэронавигации и обеспечивать упрощение формальностей при воздушных перевозках и охрану окружающей среды путем гармонизации технической и эксплуатационной практики между государствами-членами.

1.2 П. 3.2 Приложения 13 предусматривает, что "государство учреждает полномочный орган по расследованию авиационных происшествий, не зависящий от государственных авиационных полномочных органов и других организаций, которые могут вмешиваться в проведение расследования или влиять на его объективность". Цель обеспечения независимости органа, ответственного за расследование происшествий в гражданской авиации, заключается в предотвращении любого умышленного вмешательства в процесс расследования и обеспечении объективной независимости и эффективности расследования.

1.3 Руководства ИКАО предназначены для предоставления детальных и практических указаний, чтобы помочь государствам-членам и поставщикам авиационных услуг эффективно и организованно применять SARPS, содержащиеся в Приложениях к Чикагской конвенции.

2. ОПЫТ ИОРДАНИИ В ИЗМЕНЕНИИ ОСНОВНОГО НАЦИОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

2.1 В 2024 году Иордания приступила к внесению изменений в Закон о гражданской авиации № 41 от 2007 года и поправки к нему в соответствии с международными требованиями к расследованию происшествий в гражданской авиации, содержащимися в Приложении 13 к Чикагской конвенции. Эта работа выявила ряд проблем, связанных с арабским переводом Приложения, поскольку выяснилось, что термин "инциденты" в арабской версии неизменно используется для обозначения ряда различных понятий в английском языке, таких как *Incidents* (инциденты), *Occurrences* (события) и *Events* (ситуации), которые в английской версии Приложения 13 четко разграничены.

2.2 Кроме того, в главе 5 Приложения 13 рассматривается ответственность за назначение и проведение расследования только в отношении "авиационных происшествий и серьезных инцидентов", что согласуется с требованиями Приложения 19 "*Управление безопасностью полетов*", которое предусматривает сбор, анализ и управление данными по безопасности полетов и их использование в управлении безопасностью полетов на государственном уровне. Цель состоит в том, чтобы обеспечить мониторинг и анализ авиационных *событий* и использовать получаемые результаты для усиления инициатив в области безопасности полетов и достижения целей национальных планов и программ обеспечения безопасности полетов.

2.3 Однако в арабском переводе Приложения 13 не проводится различие между "инцидентами" и "событиями", и оба понятия обозначаются в заголовках и тексте как "события". Это, в свою очередь, вносит неоднозначность в содержание Приложения 13 в отношении необходимости проведения международного расследования в случае обнаружения "события", даже если оно не подпадает под категорию "серьезного инцидента".

2.4 Такая путаница в терминологии осложнила процесс разработки основного законодательства государства и привела к возможности расширения объема технических и юридических обязательств, совершенно не предусмотренной в исходном тексте Приложения 13.

2.5 Кроме того, п. 2.1.11 главы 2 части I "Организация и планирование" второго издания (2015) документа Дос 9756 "*Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов*", гласит: "В прошлом в некоторых государствах отмечались случаи ненадлежащего влияния и конфликта интересов, повлекшие за собой изменения в законодательстве и учреждение полномочного органа по расследованию авиационных происшествий, который является структурно, организационно и оперативно независимым от министерства транспорта и других государственных ведомств гражданской авиации (например, в Канаде, Новой Зеландии, Соединенных Штатах Америки). В ходе некоторых расследований в этих государствах были выявлены недочеты в выполнении ведомствами гражданской авиации функций по контролю за обеспечением безопасности полетов, в связи с чем на полномочные органы по расследованию оказывалось неправомерное давление. Это обусловило необходимость внесения поправок в законодательство с целью обеспечить независимость полномочного органа по расследованию авиационных происшествий".

2.6 Приведенный выше текст предполагает, что ведомства гражданской авиации в этих государствах не смогли обеспечить полную независимость расследования происшествий в гражданской авиации из-за ненадлежащего давления и конфликта интересов, что, в свою очередь, привело к внесению законодательных поправок, предусматривающих независимость полномочных органов по расследованию происшествий. Проблема здесь заключается в том, что в документе не

приводятся достаточных фактических данных, ссылок или разъяснений для прояснения упомянутого "давления". Безотносительно различий в институциональном характере или законодательном управлении между государствами вышеприведенный пункт не предлагает полезной информации для применения в других государствах-членах, на которую можно было бы опереться с практической или юридической точки зрения.

2.7 В большинстве государств-членов назначенный следователь получает вознаграждение от финансово независимого государственного органа, такого как министерство финансов или его аналог, что усиливает принцип нейтральности и независимости. В других странах, с другой стороны, следователь получает вознаграждение от стороны, вызвавшей инцидент, или от стороны, находящейся под расследованием (чаще всего от поставщика услуг), что вызывает озабоченность по поводу потенциального конфликта интересов или отсутствия подлинной независимости. Этот пример, который имеет место в некоторых государствах с отдельными финансовыми и регуляторными системами, был положен в основу для обобщения предполагаемого отсутствия независимости расследований во всех государствах-членах, несмотря на то, что большинство государств-членов принимают более нейтральные и независимые модели, особенно в финансовой системе.

— КОНЕЦ —